



European Bank
for Reconstruction and Development

BERD și Portul Liber Internațional Giurgiulești

1. Istoria

Moldova este o țară fără ieșire la mare din sud-estul Europei, care împarte hotarele cu România și Ucraina. Râul Dunărea traversează hotarul Moldovei la punctul său extrem de sud, unde se intersectează cu râul Prut. În 1995, autoritățile Moldovei au decis să construiască Portul Liber Internațional Giurgiulești (Portul Giurgiulești) la confluența dintre cele două râuri. Portul, fiind situat în apropierea satului Giurgiulești, era destinat să fie accesibil navelor maritime și dotat cu un terminal pentru depozitarea și transbordarea produselor petroliere rafinate.

Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) a oferit un pachet financiar de 27,5 milioane de dolari SUA format din împrumut și investiție în capital în sprijinul dezvoltării infrastructurii Terminal S.A., o societate pe acțiuni moldo-greacă, care a încheiat un contract de concesiune cu guvernul Moldovei în scopul construirii și exploatării Portului Giurgiulești. Guvernul a oferit Terminal S.A. o garanție de transport pentru a asigura un volum minim de produse petroliere prin terminal în vederea generării nivelului necesar al fluxului de mijloace bănești pentru a face proiectul viabil.

Proiectul a întâmpinat o serie de întârzieri de la bun început. Ca urmare, lucrările fizice privind dezvoltarea acestuia a fost oprite cu un grad de finalizare de 60% în 1999. Împrumutul BERD a fost clasificat ca depreciat și a fost transmis către departamentul de gestionare a creditelor neperformante. După ani de negocieri, la sfârșitul anului 2004 a fost încheiat un compromis, cu sprijinul tuturor părților implicate, inclusiv a guvernului Moldovei. Compromisul a avut ca rezultat casarea a 100% din investiția de capital și o reducere substanțială a datoriei restante. Investitorul inițial, Terminal S.A., și o serie de bănci grecești care sprijiniseră investiția inițială sub egida BERD s-au retras din proiect, iar în locul lor a intervenit Azpetrol Group, deținut de cetățeanul azer Rafiq Aliyev. Primul vicepreședinte al Azpetrol Group la acel moment era Thomas Moser, fost angajat al BERD.

Un grup de întreprinderi cunoscute atunci ca Azertrans SRL, Azpetrol Refinery SRL și Azpetrol SRL au semnat un Acord de investiții cu Guvernul Moldovei în decembrie 2004, angajându-se, printre altele, la (a) construirea obligatorie a diferitelor terminale la port, (b) construirea obligatorie a unei rafinării de petrol în port și (c) dezvoltarea voluntară a unei rețele de până la 50 de stații de alimentare produse petroliere (puncte de vânzare).

Investițiile totale ale celor trei întreprinderi menționate mai sus se așteptau să ajungă la 250 de milioane de dolari SUA pe parcursul termenului de 25 de ani al Acordului de investiții. Guvernul Moldovei – printre alte forme de ajutor și în schimbul stingerii garanției de stat (garantarea volumului de transport) – a acordat, de asemenea, o subvenție estimată la 1 miliard MDL către Bemol Retail SRL între 2008 și 2015 pentru a facilita livrarea investițiilor convenite cu cele trei întreprinderi.

În iunie 2006, Grupul Azpetrol al lui Rafiq Aliyev a vândut filialele sale moldovenești către Easeur Holding BV (Easeur) și a redenumit Azertrans SRL în Danube Logistics SRL (Danube Logistics), Azpetrol Refinery SRL – în Bemol Refinery SRL (Bemol Refinery) și Azpetrol SRL – în Bemol Retail SRL (Bemol Retail).

În noiembrie 2009, Thomas Moser s-a retras din funcția de administrator fiduciar al lui Rafiq Aliyev și a achiziționat Easeur, inclusiv filialele sale Danube Logistics, Bemol Retail SRL și Bemol Refinery SRL, de la New Ventures Capital NV deținută de Rafiq Aliyev. Un fond specializat pentru proiecte în dificultate al Credit Suisse a fost abordat de BERD în 2006, deoarece nicio instituție financiară nu era deschisă să finanțeze finalizarea proiectului. Credit Suisse a început să finanțeze proiectul la începutul anului 2007. Între 2009 și 2011, Easeur a eșuat să refinanțeze o datorie principală expirată de 28,6 milioane de dolari SUA restantă către Credit Suisse, care a fost utilizată pentru a finanța dezvoltarea infrastructurii în port și dezvoltarea unei rețele de stații de alimentare. Împrumutul genera o dobândă de întârziere de 3,7 milioane dolari SUA pe an.

Pentru a evita lichidarea Easeur și a filialelor sale moldovenești, toate părțile au ajuns la un compromis, care prevedea ca Easeur și Bemol Retail SRL să își stingă obligația restantă de a plăti 28,6 milioane dolari SUA către Credit Suisse în schimbul drepturilor sale în Danube Logistics, care au fost cesionate către Danube Logistics Holding BV. Aceste drepturi includeau partea socială de 80% a Easeur în Danube Logistics SRL care a fost achiziționată la prețul de 344,60 dolari SUA, creanțele împrumutului Easeur față de Danube Logistics SRL, care au fost achiziționate la prețul de 14,9 milioane dolari SUA, și creanțele împrumutului Bemol față de Danube Logistics SRL, care au fost achiziționate pentru 163 milioane MDL (13,7 milioane dolari SUA). Tranzacția s-a bazat pe o evaluare independentă, care a fost efectuată de o companie olandeză renumită, specializată în evaluarea porturilor, care se afla în consultare cu Administratorii Fiduciar ai lui Rafiq Aliyev și consilierul lor financiar. Deoarece datoriile companiei erau substanțial mai mari decât valoarea întreprinderii stabilită independent, Danube Logistics Holding BV a achiziționat partea socială de 80% a Easeur la prețul de 344,60 dolari SUA. Această sumă era echivalentă cu investiția totală în capitalul social aferent acestei părți sociale până la acest moment.

Credit Suisse a devenit principalul beneficiar economic al Danube Logistics Holding BV și, în schimbul angajamentului de a nu accelera scadența împrumutului său, a convenit să primească încasări de până la 65% din dividende viitoare, precum și din orice vânzare viitoare a activelor/părților sociale din Danube Logistics. Thomas Moser a fost numit director general al Portului Giurgiulești și Credit Suisse, cu aprobarea tuturor părților implicate, inclusiv New Ventures Capital NV, deținută de Aliyev, a pus în aplicare un plan de remunerare, un instrument financiar utilizat în mod obișnuit în restructurări pentru a stimula managementul să creeze valoare.

Tranzacția a fost finalizată în noiembrie 2011, după ce s-a ajuns la un compromis amiabil între toate părțile în urma consimțământului recepționat de la New Ventures Capital NV, deținută de Rafiq Aliyev, reprezentată de administratorii săi fiduciar, și efectuată în beneficiul Rafiq Aliyev.

În februarie 2013, BERD a refinanțat datoria restantă a Danube Logistics Holding BV față de Credit Suisse și a înlocuit Credit Suisse în poziția de beneficiar economic principal al părții sociale în Danube Logistics Holding BV în Danube Logistics, având dreptul la 65% din orice vânzare de părți sociale și încasări din dividende pe baza unui contract de participare încheiat în conformitate cu legislația engleză.

După ce Rafiq Aliyev a redobândit grupul Easeur în 2014, Easeur, Bemol Retail SRL și New Ventures Capital NV au încercat de mai multe ori să anuleze compromisul pentru a încerca să obțină controlul

asupra Portului Giurgiulești, susținând că tranzacția a subevaluat Danube Logistics. Această pretenție a fost respinsă printr-o hotărâre definitivă și irevocabilă de către Curtea de Apel din Amsterdam în septembrie 2018. Înalta Curte Engleză, de asemenea, a respins o pretenție personală depusă împotriva lui Thomas Moser în legătură cu această tranzacție în același an. Alte două pretenții înaintate de Easeur și Bemol Retail SRL au fost respinse de instanțele din Moldova în decembrie 2018 și martie 2019.

Pe lângă încercarea de a anula achiziția Danube Logistics de către Danube Logistics Holding BV din 2011, compania lui Rafiq Aliyev, Bemol Retail SRL, l-a urmărit personal pe Thomas Moser pentru despăgubirea pretinselor profituri pierdute pe care Bemol Retail SRL a susținut că le-a suferit în consecința managementului lui Moser a Bemol Retail până în august 2012. În octombrie 2019, Curtea de Apel Chișinău a emis o decizie împotriva lui Moser care îl obligă personal să plătească despăgubiri de 177,4 milioane MDL către Bemol Retail. Plângerea lui Moser pe marginea acestei decizii este pendinte la Curtea Europeană a Drepturilor Omului.

Cu toate că pretenția Bemol Retail este împotriva lui Moser și nu are legătură cu Danube Logistics și Danube Logistics Holding BV, totuși, executorii judecătorești din Republica Moldova care acționează în numele Bemol Retail, începând cu 2019 au aplicat un sechestrul asupra părții sociale a Danube Logistics Holding BV din Danube Logistics, au dispus aplicarea sechestrului asupra plăților de la Danube Logistics către Danube Logistics Holding BV și au dispus administrarea silită a Danube Logistics.

BERD a prezentat probe documentare instanțelor de judecată din Moldova care confirmă că a fost principalul beneficiar economic al părților sociale deținute de către Danube Logistics Holding BV în capitalul Danube Logistics, începând cu 2013 și că părțile sociale în capitalul Danube Logistics sunt gajate pentru a garanta împrumutul datorat față de BERD de către Danube Logistics. Un proces judiciar cu privire la legalitatea actelor executorilor judecătorești este pendinte.

La 18 martie 2021, BERD a anunțat că ia măsuri legale pentru a-și exercita silit drepturile sale legale de a-și proteja investițiile, precum și operațiunile continue ale Portului Giurgiulești.

La 7 mai 2021, BERD a achiziționat 100% din capitalul grupului de întreprinderi Danube Logistics și, prin urmare, a devenit singurul proprietar final al Danube Logistics, operatorul Portului Giurgiulești.

Modificarea mențiunii privind beneficiarul efectiv Danube Logistics a fost înregistrată în Registrul de stat al persoanelor juridice din Moldova la 18 mai 2021.

2. Finalizare

Acordul de investiție din 2004 definește obligațiile Danube Logistics SRL, Bemol Retail SRL și Bemol Refinery SRL în ceea ce privește construcția și exploatarea Portului Giurgiulești, precum și a activităților și serviciilor conexe:

a) Terminalele

Danube Logistics a finalizat construcția terminalului pentru rafinăria de petrol în 2007 și a construit un terminal de mărfuri în 2011. În februarie 2008, guvernul Moldovei a eliberat Danube Logistics de obligația de a construi un terminal de pasageri după ce guvernul a cerut returnarea terenului relevant de la Danube Logistics. Guvernul Republicii Moldova a construit ulterior propriul terminal de pasageri pe acest teren, care este operat de întreprinderea de stat, Portul Fluvial Ungheni.

Danube Logistics a construit, de asemenea, o dană pentru un terminal de cereale, un terminal feroviar cu ecartament mixt, infrastructură portuară, un depozit și zone de depozitare deschise, precum și clădiri pentru oficii. Mai mult, Danube Logistics a facilitat investițiile altor rezidenți din Portul Giurgiulești, cum ar fi un terminal de ulei vegetal, un proiect de extindere a terminalului de cereale, un depozit polivalent, o uzină de zdrobire pentru ulei de floarea-soarelui și altele.

b) Rafinăria

Acordul prevede construcția și exploatarea unei rafinării cu o capacitate anuală de producție a 1.000.000-2.000.000 de tone de petrol de către Bemol Refinery pentru o valoare estimată inițial de 150 milioane de dolari SUA. Acest lucru nu s-a întâmplat și, din cauza rafinării lipsă, se utilizează doar aproximativ 30% din capacitatea terminalului petrolier, provocând Danube Logistics pierderi financiare substanțiale .

c) Stații de alimentare

Acordul nu impune companiei Bemol Retail obligația de a dezvolta o rețea de stații de alimentare. În schimb, a oferit companiei Bemol Retail posibilitatea de a înregistra până la 50 de puncte de vânzare, pentru ca să poată colecta subvenția. Din cele 48 de stații de alimentare înregistrate la Ministerul Economiei, 19 erau deținute în proprietate de către Bemol Retail, iar restul erau închiriate. Obligația de a construi noi stații de alimentare nu este stipulată în Acord.

3. Implicarea BERD

BERD s-a implicat pentru prima dată în Portul Giurgiulești în noiembrie 1995, când Banca a aprobat un pachet financiar de 2,5 milioane de dolari SUA ca investiție în capital în calitate de acționar minoritar alături de Terminal S.A., un consorțiu de investitori greco-moldoveni, și un împrumut de 25 de milioane de dolari SUA pentru dezvoltarea unui terminal pentru produse petroliere în port.

După preluarea proiectului în 2004 de către Azpetrol Group, Danube Logistics a achiziționat terminalul petrolier parțial construit de la insolventul Terminal S.A. și BERD în ianuarie 2005. Acordul prevedea un preț de achiziție de 12,8 milioane dolari SUA.

În 2011, BERD a acceptat compromisul de salvare a Easur și Bemol, care presupunea vânzarea Danube Logistics SRL către Danube Logistics Holding BV.

La începutul anului 2013, BERD și-a vândut participația minoritară din Danube Logistics înapoi întreprinderii după ce și-a exercitat opțiunea de vânzare pentru 2 milioane de dolari SUA și, în același timp, a aranjat refinanțarea datoriei pe termen scurt a Danube Logistics Holding BV și Danube Logistics de la acel moment față de Credit Suisse și față de BERD.

Refinanțarea a fost realizată printr-un împrumut de 12 milioane de dolari SUA oferit de BERD și un împrumut paralel de 12 milioane de dolari SUA oferit de Moldova-Agroindbank. BERD a înlocuit Credit Suisse ca parte care deține o participație economică de până la 65% în părțile sociale din capitalul Danube Logistics.

La 7 mai 2021, BERD a achiziționat 100% din capitalul grupului de întreprinderi Danube Logistics și, prin urmare, a devenit singurul proprietar final al Danube Logistics, operatorul Portului Giurgiulești.

4. Întrebări frecvente

Este BERD singurul proprietar al Portului Giurgiulești?

Da. BERD a devenit singurul proprietar legal final al Danube Logistics, operatorul Portului Giurgiulești la 7 mai 2021.

De ce ați făcut acest pas?

Obiectivul nostru este să protejăm operațiunile Portului Giurgiulești, un activ strategic pentru Moldova, și să protejăm interesele financiare ale BERD din cadrul proiectului. Portul datorează BERD o sumă substanțială de bani în urma restructurărilor financiare care erau necesare pentru a depăși dificultățile pe care le-a întâmpinat activul de la bun început.

De ce BERD a cumpărat portul știind că dreptul de proprietate asupra acestuia este în litigiu?

Dreptul de proprietate asupra portului nu este obiect de litigiu în instanță – un litigiul în acest sens a fost deja examinat și soluționat irevocabil de către instanțele din Olanda și din Moldova. Ceea ce se întâmplă la moment este o tentativă de a stinge o pretinsă pretenție personală față de Thomas Moser prin utilizarea – incorectă în opinia BERD ca prim beneficiar economic de facto – a activelor și a părților sociale ale Danube Logistics deținute în proprietate de Danube Logistics Holding BV.

A privatizat BERD portul?

Nu. Terenul pe care este situat portul aparține statului. În virtutea unei concesiuni de 99 de ani, Danube Logistics construiește, operează și extinde portul Giurgiulești.

Este portul acum luat în proprietate străină prin intermediul BERD?

Încă de la început, în anii 1990, autoritățile din Moldova au căutat investiții străine pentru proiectarea, dezvoltarea și funcționarea proiectului Portului Giurgiulești. Investitorii internaționali au deținut proiectul de la înființarea sa.

A primit BERD o aprobare de la guvern pentru preluarea operatorului de port?

Acordul de investiții nu cere o astfel de aprobare. Articolul 13.1 din Acordul din 2004 cere aprobarea guvernului în cazul cesiunii de către orice parte a drepturilor și/sau obligațiilor sale, nu în cazul schimbării controlului. Danube Logistics nu a transferat niciunul dintre drepturile sau obligațiile sale. Danube Logistics rămâne parte contractantă la Acord și, prin urmare, articolul 13.1 nu este incident situației.

De ce tranzacția a avut loc în Cipru, unde mandatul BERD s-a încheiat?

Atunci când face investiții, BERD este ghidată de impactul pe care îl creează în țările sale de operațiuni. Prin achiziționarea beneficiarului final, înregistrat în Cipru, al unui operator portuar din Moldova, BERD contribuie la dezvoltarea infrastructurii cheie din Moldova în conformitate cu mandatul său.

Este adevărat că BERD a plătit doar 1000 de euro pentru port?

Nu este adevărat.

Documentul vehiculat în anumite surse mass-media arată valoarea nominală a acțiunilor Thomo Invest Ltd, fostul proprietar indirect al Danube Logistics, care a fost achiziționată de BERD la 7 mai 2021. Valoarea tranzacției este diferită și rămâne confidențială.

A depus BERD documente falsificate pentru înregistrarea preluării portului/exercitarea silită a gajului?

Negăm categoric astfel de acuzații. BERD, personalul și avocații săi respectă cele mai înalte standarde etice, integritatea și buna guvernare în toate operațiunile comerciale.

Am solicitat Ministerului Justiției să clarifice discrepanța dintre documentul de înregistrare a gajului care a fost emis către BERD și cel difuzat în mass-media.

Ne rezervăm dreptul de a lua măsuri legale, dacă și când este necesar, împotriva oricărei acuzații defăimătoare, false sau calomnioase.

Este adevărat că Procuratura a deschis un dosar penal care investighează utilizarea unui document fraudulos?

Procuratura nu a informat BERD despre deschiderea unui astfel de dosar.

Angajații BERD au fost acuzați personal de complicitate, iar Banca a fost acuzată că îl susține pe Thomas Moser în deturnarea de bunuri. Cum comentați?

Respingem cu tărie și rigurozitate orice astfel de acuzații. Angajații BERD respectă cele mai înalte standarde etice, integritatea și buna guvernare în toate operațiunile comerciale și are deplina noastră încredere.

Ne rezervăm dreptul de a lua măsuri legale, dacă și când este necesar, împotriva oricărei acuzații defăimătoare, false sau calomnioase.

Cum beneficiază Moldova de faptul că BERD este acum singurul proprietar al operatorului Portului Giurgiulești?

Prin preluarea Danube Logistics, BERD urmărește să asigure operațiuni neîntrerupte la unul dintre activele strategice cheie de infrastructură ale Moldovei. Acest lucru ar trebui să permită continuarea operațiunilor portului în cadrul structurii sale de capital existente și a nevoilor de investiții, cu scopul final de a ajuta la atragerea de investitori puternici și de renume pentru dezvoltarea sa ulterioară.